CERNESIN

La mulți ani cu sănătate!

Alianţa Nord-Atlantică post Praga, O FORŢĂ DE LUPTĂ GLOBALĂ

pagina 2

NATO ŞI INSTRUIREA INTEGRATĂ

MISIUNE COMPLEXĂ ÎN AFGANISTAN

"HERCULES" – bun la toate

pagina 3

Dic]ionar NATO

pagina 5

La parada aerian`, ONOR ROM@NIEI !

Echipaje şi elicoptere care s-au remarcat la aplicaţii multinaţionale în acest an, ca şi în cei ce au premers invitarea României pentru aderare la NATO, au avut ocazia de a se evidenţia şi la parada aeriană din Bucureşti, cu ocazia sărbătoririi Zilei Naţionale. Zborurile lor la STRONG RESOLVE 2002, COOPERATIVE KEY 2002 şi la alte exerciţii, desfăşurate în cea mai mare parte în condiţii meteorologice deosebite, au ţinut parcă să fie reeditate pe 1 Decembrie.

După o pregătire de câteva zile deasupra aerodromului de la Titu şi a Capitalei, în duminica marii aniversări, cele şapte echipaje, înfruntând o vreme complet neprielnică, şi-au îndeplinit cu cinste misiunea.

Căpitan-comandorul Horia Bugean, cel ce a condus zborul în zilele de antrenament şi în dimineaţa de 1 Decembrie, el însuşi participant la paradele aeriene din alţi ani, în formaţie de Alouette cu soţia sa, **locotenent-comandor Camelia Bugean,** a apreciat evoluţia camarazilor săi ca fiind una pe cât de importantă, pe atât de temerară.

Datorită plafonului foarte jos, a vizibilităţii reduse, deasupra Casei Presei Libere au fost nevoiţi să modifice elementele zborului în formaţie. Condiţiile meteo şi schimbările survenite la ora trecerii la verticala Arcului de Triumf nu au împiedicat echipajele să evolueze de o asemenea manieră încât să binemerite aplauzele şefului statului, ale celorlalte înalte personalităţi din asistenţă, ca şi ale publicului.

Parada aeriană a fost deschisă de elicopterul IAR 330 SOCAT, pilotat de **locotenent-comandorul Eugen Suciu,** pilot clasa 1 şi instructor de zbor, în toate condiţiile, binecunoscut cititorilor din reportajele despre multele sale misiuni efectuate în structuri NATO. O adevărată preluare, peste decenii, de ştafetă. Cu zeci de ani în urmă, la parade şi mitinguri aeriene se distingea, prin măiestria cu care strunea avionul reactiv, tatăl său, Teofil Suciu.

Capul formaţiei de IAR 330 SOCAT a fost echipajul compus din **căpitan-comandorul Eugen Mihalache, locotenent-comandorul Dan Stănescu** şi **maistrul militar clasa 1 Mircea Antonescu.** În elicopterul IAR 330 SOCAT din stânga s-a aflat echipajul comandant de **locotenent-comandorul Gheorghe Tudose,** secund – **căpitanul Dumitru Frunză,** iar în cel din dreapta – **locotenent-comandorul Marius Dumitru** şi **căpitanul Mihai Ioniţă.**

Cea de-a doua formaţie, de IAR 330 PUMA, care, la 100 de metri înălţime, a survolat Arcul de Triumf, a avut în faţă echipajul compus din **comandorul Adrian Marinescu, locotenent-comandorul Petre Stroe** şi **maistrul militar Aurică Vasilescu.**

Deşi nu toţi piloţii au avut experienţa amplelor aplicaţii desfăşurate în ţară şi peste hotare, in integrum colectivul de zburători de la Baza Aeriană Titu, care a evoluat la parada aeriană din Capitală, în pofida condiţiilor meteorologice defavorabile, şi-a îndeplinit ireproşabil misiunea.

Publicaţie editată de Statul Major al Forţelor Aeriene

Nr. 19 (52) • DECEMBRIE – 2002

Noi iniţiative NATO

Alianţa Nord-Atlantică post Praga, O FORŢĂ DE LUPTĂ GLOBALĂ

După cum se ştie, agenda summit-ului NATO de la Praga, care a luat istorica decizie în ceea ce ne priveşte, pe lângă lărgirea Alianţei cu noi membri, a mai avut două puncte importante, şi anume: abordarea problemei privind întărirea capacităţilor militare şi formarea unei forţe de răspuns. Încă dinainte de summit, cei 19 membri au gândit să facă acest pas important pregătind un set de măsuri menite a conduce la creşterea capacităţilor pe termen scurt şi mediu, dedicat transformării Alianţei într-o forţă multinaţională de luptă capabilă să acţioneze la nivel global. După părerea specialiştilor NATO, noua iniţiativă va include închirierea avioanelor grele de transport, cumpărarea sau închirierea avioanelor cisternă de alimentare în aer şi cumpărarea muniţiei ghidate de precizie. Iniţiativele, opt în total, constituind "un pachet minim" de acţiuni militare imediate, făcute publice de secretarul general al NATO, lordul Robertson, în luna iulie, au drept scop concretizarea unora din cele 58 de puncte cuprinse de Iniţiativa Capacităţilor de Apărare (DCI), adoptată la summit-ul de la Washington, din 1999, şi rămase în cea mai mare parte neîndeplinite.

Cele patru puncte ale noii propuneri a secretarului general al NATO, construite pe acel pachet de opt priorităţi militare imediate, se doresc a fi o focalizare a DCI şi vor putea fi îndeplinite mai uşor, completând astfel mult mai rapid golurile constatate în capacitatea militară a Alianţei. Acest plan, cunoscut sub numele de Angajamentele Capacităţilor de la Praga (PCC), după oraşul care a găzduit summit-ul, va sprijini celălalt concept nou adoptat la Praga, de care am amintit mai înainte, Forţa de Răspuns NATO.

Lordul Robertson a insistat ca ţările NATO să-şi ia angajamente ferme în asumarea responsabilităţilor, ca urmare a direcţiilor stabilite de miniştrii de externe şi ai apărării la întâlnirile din mai şi iunie pentru reluarea mai concretă a DCI, care să-şi concentreze atenţia pe următoarele patru domenii: dislocare şi susţinere în teatru; superioritatea informaţiei; eficienţa în luptă şi interoperabilitate; protecţia trupelor împotriva armelor chimice, biologice, radiologice şi nucleare (CBRN). În două scrisori adresate membrilor NATO, el a cerut aliaţilor să se conformeze în sensul concretizării celor opt măsuri de acţiune imediată.

Un progres important în acest sens s-a făcut încă înainte de Praga, când, la întâlnirea miniştrilor adjuncţi ai apărării de la Bruxelles, din octombrie, trei din cele opt priorităţi ale lordului Robertson au fost deja asumate, şi anume: realimentarea în aer, muniţii ghidate cu precizie şi transport aerian strategic. Spania va conduce un consorţiu de ţări care vor închiria până la 100 de cisterne aeriene. Această ţară va elabora un plan care să asigure 48 de avioane cisternă până în 2005. Pe termen lung, toate ţările se vor dota cu asemenea avioane prin măsuri privind închirierea lor, adaptarea unor avioane din dotare sau cumpărarea unora noi, inclusiv a unei versiuni a avionului european, varianta militată, Airbus A400M. Olanda va dezvolta un program la care vor lua parte alte patru naţiuni – Danemarca, Grecia, Norvegia şi Portugalia –, care doresc să cumpere muniţii ghidate cu precizie (PGM) pentru avioanele lor de vânătoare F-16. Germania, în fruntea unui parteneriat, se va ocupa de închirierea a opt până la 15 avioane de mare capacitate, de tip C-17 sau AN-124, pentru a completa golul până în 2008, când avionul european A400M se aşteaptă să intre în serviciu. Este important de precizat că rolul Germaniei în acest angajament este cu atât mai important cu cât această ţară a pus în pericol proiectul A400M, nereuşind să obţină aprobarea parlamentului său pentru cumpărarea celor 73 de avioane planificate şi posibila reducere a lotului la 40 şi, mai mult decât atât, este ţara care şi-a dislocat o parte din trupele din Afganistan pe calea ferată.

Ţinând cont de cât de nepregătite s-au dovedit a fi fost unele ţări înainte de 11 septembrie, Cehia se erijează în liderul NATO în domeniul luptei împotriva ameninţării cu arme chimice, biologice, radiologice sau nucleare (CBRN) şi a insistat pe lângă ţările membre să procure detectori şi echipamente de protecţie pentru a dota una sau mai multe brigăzi. Fiind în principiu de acord cu conceptul potrivit căruia fiecare ţară care contribuie cu trupe la operaţiuni multinaţionale trebuie să fie capabilă să şi le protejeze împotriva atacurilor CBRN, aliaţii sunt aproape de atingerea acestui deziderat. Ca ţară mică, Cehia s-a specializat într-o "capacitate de nişă", decât să încerce – probabil fără succes – să acopere întreaga gamă de capacităţi la nivelul forţelor armate. Acum este pregătită să asigure unităţi de decontaminare şi un spital CBRN de campanie.

O problemă şi mai mare apare în domeniul sprijinului de luptă al trupelor. Alianţa este hotărâtă să crească numărul unităţilor de sprijin de luptă, al spitalelor de campanie şi unităţilor de geniu cu 25% până în 2005, cu obiectivul ca fiecare ţară să fie în măsură să asigure sprijinul logistic pentru una la două brigăzi. O a doua zonă unde s-a înregistrat un foarte mic progres, devenită acum o problemă serioasă, este cea a bruiajului aeroportuar şi a combaterii apărării aeriene a inamicului (SEAD). Un grup de state europene – Franţa, Germania şi Italia – vor reconsidera asigurarea sprijinului de bruiaj, întrucât SUA reprezintă de foarte mulţi ani singura ţară care dispune de asemenea capacitate, dar de cât anume va fi nevoie nu este încă foarte clar.

La summit-ul de la Praga s-a aprobat conceptul de Forţă de Răspuns NATO. Această forţă va fi o capacitate creată prin punerea la dispoziţie de către ţările membre ale Alianţei a militarilor şi echipamentelor total interoperabile, care ar putea fi dislocată oriunde în lume atât pe calea aerului, cât şi cu mijloace navale sau terestre în şapte până la 30 de zile. Misiunile forţei vor cuprinde o plajă largă, de la exerciţii necombatante până la operaţiuni de luptă. Aceasta se va baza pe capacităţi aeriene, navale şi terestre puse la dispoziţie, prin rotaţie, de către membrii NATO. Deşi o capacitate iniţială este planificată pentru 2004, SUA acţionează pentru ca această forţă să fie operativă mai devreme.

O importantă decizie care s-a luat la Praga a fost şi aceea a modificării structurii de comandă a Alianţei. Cele două comandamente supreme vor căpăta conotaţii diferite. Astfel, SALCANT, Comandamentul Aliat Suprem al Atlanticului, îşi va pierde capacitatea operativă şi va deveni un comandament al transformării, iar SACEUR, Comandamentul Aliat Suprem din Europa, va rămâne singurul comandament operaţional. În ideea de a face din Alianţă o structură mai suplă, mai flexibilă, mai eficientă, se vor reduce şi comandamentele subordonate – la şase, faţă de 15 în prezent. Vor rămâne două comandamente aeriene, două navale şi două terestre. Evident, această iniţiativă va genera discuţii post Praga pentru stabilirea detaliilor şi punerea lor în practică, înainte ca noua structură să devină operaţională .

Căpitan-comandor TACHE JURUBESCU

NATO ŞI INSTRUIREA INTEGRATĂ

"Pentru a merge înainte, uneori este folositor să ne reamintim ce suntem şi ce se aşteaptă de la noi să facem".

Gregory S. Martin
Comandantul Comandamentului Component Aerian NATO de Nord

O discuţie pe tema **Care sunt aşteptările puterii aeriene?**, apreciez că nu poate avea loc fără să se examineze interoperabilitatea sistemelor, instruirea, antrenarea prin exerciţii şi, bineînţeles, evaluarea.

Dacă despre interoperabilitatea sistemelor şi echipamentelor s-a vorbit destul de mult, în ultimul timp, aş dori să prezint în materialul de faţă un punct de vedere referitor la instruirea integrată, în perspectiva specialiştilor NATO.

Potrivit concepţiei Alianţei, următorul pas în realizarea interoperabilităţii este instruirea integrată a personalului, denumită de multe ori interoperabilitatea personalului. Ideea de bază a concepţiei de instruire prevede că pentru a avea forţă, elementele naţiunilor Aliate trebuie să acţioneze împreună, ca o singură echipă.

Realizarea acestui deziderat presupune: ❒ limbaj comun; ❒ set comun de manuale şi regulamente NATO; ❒ proceduri, tehnici şi tactici interoperabile; ❒ instruire şi exersare integrată.

Într-o analiză a procesului de integrare a noilor membri, organismele de evaluare din cadrul Alianţei au reliefat neajunsurile manifestate în domeniul instruirii personalului. Astfel, minusurile în cunoaşterea limbii engleze au determinat lipsa limbajului comun; capacitatea limitată de a asigura personalului acces la informaţii clasificate, datorită sistemului greoi de eliberare a certificatelor de securitate, a condus la serioase impedimente în punerea la dispoziţie de manuale NATO. Numai aceste două elemente, amintite anterior, care pot părea minore la o primă vedere, se apreciază că au avut un impact negativ asupra capacităţii de a studia, planifica şi conduce instruirea.

Ca urmare, specialiştii NATO recomandă ţărilor aspirante la integrare sau recent invitate la aderare:

1) să-şi realizeze deja structuri care să fie în măsură să asigure verificarea de securitate a personalului; 2) să aibă permanent în vedere că procedurile, tehnicile şi tacticile NATO sunt fundamental diferite de cele care au aparţinut ţărilor din regiunile estice şi, pentru acest motiv, noii membri trebuie să-şi transforme doctrinele şi instruirea, aliniindu-le la cele NATO, fapt ce va conduce la o integrare eficientă şi mai rapidă; 3) să introducă mecanisme eficiente pentru a creşte gradul de universalitate şi expertiză, fapt ce va permite piloţilor şi personalului-cheie să înveţe, să se menţină la standarde NATO şi să fie în măsură să acţioneze în siguranţă pe timpul operaţiilor conduse de NATO sau al exerciţiilor comune.

Acest obiectiv este considerat deosebit de important, deoarece în aproape toate ţările Partenere utilizarea echipamentelor şi numărul orelor de zbor sunt, în general, foarte scăzute.

Se remarcă faptul că NATO nu aduce critici noilor membri sau partenerilor, ci, prin analize pertinente ale fenomenului de integrare, caută să sublinieze unele din cele mai semnificative probleme cu care s-au confruntat deja cele trei ţări admise cu ocazia primului val al extinderii. Pe de altă parte, organizaţia în întregul ei îşi asumă responsabilitatea ajutării noilor membri pentru a se integra cât mai rapid, căutând în permanenţă soluţii care să conducă la depăşirea neajunsurilor constatate.

Una din soluţiile propuse, aflată în prezent pe masa de lucru a planificatorilor noilor strategii de instruire, este Conceptul **"ACE FLAG"**. În esenţă, acesta reprezintă executarea unui complex de exerciţii care cresc în complexitate de la o etapă la alta şi se desfăşoară pe o perioadă de 10 ani sau chiar mai mare.

Prima etapă/exerciţiu ar putea fi numită **"FOUNDATION FLAG"** şi s-ar desfăşura pe durata a 3–4 ani. Principiul care ar sta la bază ar fi: **"dacă noi venim, ei vor construi".** Cu alte cuvinte, dacă NATO va merge în ţările nou primite sau aspirante, deplasând acolo parte din echipamentele şi sistemele sale, cum ar fi aeronave, C2, mijloace de navigaţie şi control al traficului aerian etc., împreună cu personalul calificat aferent, atunci fiecare naţiune nou primită, aspirantă sau PfP va înţelege şi asimila mai uşor procedurile operaţiilor aeriene NATO.

Fiind primul pas în acest proces, Conceptul va avea drept ţintă elementul şi expertiza nivelului de zbor pentru toate categoriile de aviaţie (vânătoare, bombardament, transport şi elicoptere), precum şi pentru apărarea aeriană cu baza la sol şi pentru sistemele de control şi supraveghere aeriană. NATO consideră că acesta ar angaja un dialog regulat între operatori, elementele de întreţinere şi sprijin şi, în plus, ar fi capabil să încorporeze programele de mentenanţă şi servicii încrucişate. În cele din urmă, toate acestea ar avea ca rezultat un schimb de experienţă constant şi regulat între Alianţă şi Parteneri, care împart sarcinile unei astfel de instruiri pentru a realiza şi pune în practică tacticile, tehnicile şi procedurile de bază.

Următoarea fază a Conceptului ar fi **"INTEGRATION FLAG"**, având ca fundament ideea: **"dacă noi îi instruim, ei vor veni".** Construit pe conceptul anterior, "INTEGRATION FLAG" începe să se concentreze pe aspectele pe care le presupun zborul şi manevrele la nivel de formaţie şi permite începerea introducerii în elementele de bază ale integrării, într-un pachet de forţe sau în cadrul operaţiilor aeriene compozite, a aeronavelor.

În sfârşit, ultimul stagiu va fi Conceptul **"ACE FLAG"** însuşi. Elaborat şi dezvoltat pe baza etapelor anterioare, de-a lungul a 6–9 ani de pregătire, aceasta va permite trecerea la un nivel regional de pregătire.

Gama, numărul şi complexitatea activităţilor de instruire vor determina ca acestea să fie organizate într-un spaţiu aerian cât mai puţin restrictiv, care să permită instruirea integrată a forţelor participante.

În concluzie, Conceptul **"ACE FLAG"** va avea un rol important în integrarea noilor membri, nu numai din punct de vedere al capacităţilor, ci, mai ales, din cel al instruirii personalului.

NATO consideră că realizarea instruirii integrate va ajuta procesul de integrare a noilor membri. Din punctul lor de vedere, totul s-ar putea rezuma la următoarele: **"When they come, we will win!" –** "Când ei vor veni, noi vom învinge!"

Locotenent-colonel VASILE CĂLOIU

MISIUNE COMPLEXĂ ÎN AFGANISTAN

În perioada 29 noiembrie–2 decembrie 2002, aeronava C-130 Hercules nr. 6166 a executat una dintre cele mai lungi şi mai complexe misiuni. Într-un timp foarte scurt, s-au întreprins zboruri pe toate aeroporturile din Afganistan unde există detaşamente militare româneşti: la Kandahar, Bagram şi Kabul. După vizita efectuată de delegaţia militară română, condusă de secretarul de stat Sorin Encuţescu, şi întâlnirea cu personalul din conducerea ISAF de la Bagram, s-a zburat spre Kabul. Aici, oficialii militari români, alături de care s-a aflat şi preşedintele Comisiei de Apărare, Ordine Publică şi Siguranţă Naţională a Senatului României, Sergiu Nicolaescu, au fost oaspeţii detaşamentului de poliţie militară. După decolarea din capitala Afganistanului, avionul a luat din nou cap compas spre Kandahar, unde au avut loc festivităţile de sărbătorire a Zilei Naţionale a României, în mijlocul militarilor din Batalionul "Neagoe Basarab", de la Craiova. Oltenii, transformaţi pe timpul misiunii de aici din "şerpi de dudău" în... "scorpioni roşii", i-au întâmpinat cu mare bucurie. De altfel, oriunde aterizează, C-ul românesc este primit cu inimile aprinse. Deplasările trupelor terestre în şi prin Afganistan de către echipajele aeronavei C-130 Hercules au constituit încă un argument la sporul de preţuire din partea militarilor români care acţionează în prezent pe pământul Afganistanului.

Împreună, aici, la Kandahar, au petrecut, de Ziua Românilor, militari din zonă, indiferent de ţara căreia-i aparţineau. Hora Unirii, alte cântece de suflet interpretate de formaţiile Etno, Amadeus, Hi-Q şi altele (unele aflate pentru a doua oară în Afganistan) i-au prins în joc, umăr lângă umăr, cu drapelele fluturând deasupra capetelor, pe ostaşii români şi americani.

S-au bucurat deopotrivă cu ei şi cei doi ofiţeri superiori unguri, un colonel şi un maior, care s-au ataşat delegaţiei încă de la Bucureşti pentru a vedea la faţa locului activitatea subunităţilor armatei române în Afganistan.

La bordul aeronavei au fost transportate 58 de persoane şi patru tone de materiale, inclusiv cadourile oferite copiilor afgani.

Pentru eforturile şi modul cum s-au comportat pe timpul misiunii de zbor, care a însumat 27 de ore, cele două echipaje merită consemnate în totalitate. Cel comandat de **comandorul Florin Călin** a fost format din **căpitan-comandorii Viorel Tănase** şi **Emil Popa, locotenent-comandorii Florentin Ghican** şi **Gabriel Constantinescu**, iar cel comandat de **căpitan-comandorul Gheorghe Lupeş** din **căpitan-comandorul Arpad Pandelescu, locotenent-comandorii Iulian Iancu, Gabriel Constantinescu** şi **maistrul militar Ion Şaramet.**

Deşi nu în acelaşi cadru festiv, aviatorilor le-au fost înmânate distincţii cu acest prilej, asemenea celor din Forţele Terestre.

PETRE BÂNĂ

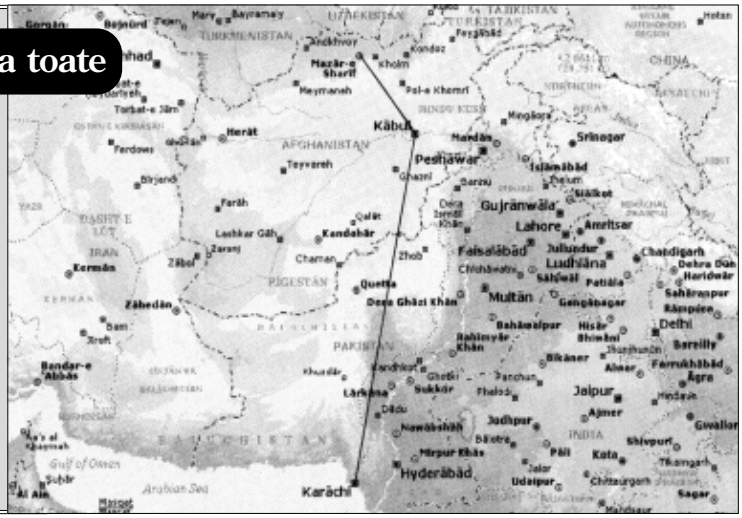
"HERCULES" – bun la toate

Zilele trecute, la Baza 90 Transport Aerian, s-a desfăşurat conferinţa de presă având ca subiect participarea aeronavelor româneşti C-130 Hercules la misiunea ISAF, desfăşurată în Afganistan, sub egida ONU. Cu această ocazie, **comandorul Florin Călin,** şeful detaşamentului de piloţi militari români care a participat la această misiune, a prezentat ziariştilor cadrul general şi particular de desfăşurare a operaţiunilor în teatrul de acţiune.

Misiunea ISAF a fost aprobată de ONU în scopul menţinerii securităţii în zonă şi a reunit până în prezent forţe reprezentând 28 de state, acestea desfăşurând acţiuni militare în zone deşertice şi muntoase, specifice Afganistanului şi Pakistanului.

Detaşamentul pus la dispoziţia ISAF de Statul Major al Forţelor Aeriene a fost inclus, alături de forţe ale Marii Britanii, Germaniei, Belgiei, Portugaliei, Greciei şi Franţei, în brigada internaţională de transport aerian. Aviatorii militari români, deservind două aeronave C-130 Hercules, au executat misiuni de transport logistic în beneficiul trupelor internaţionale dislocate în teatrul de acţiune, operând de pe aeroporturi situate atât în Afganistan – Kabul, Bagram, Kandahar –, cât şi în Pakistan – Karachi. Începând din 20 martie a.c., detaşamentul român a efectuat 194 ore de zbor, în 36 de misiuni, pentru ISAF, respectiv 258 ore de zbor, în 17 misiuni, în cadrul operaţiunii "Enduring Freedom". Aeronavele româneşti au transportat, în cele două operaţiuni, 370 de tone de materiale şi 864 de pasageri. La sporirea gradului de dificultate a misiunilor au contribuit: operarea în zonă influenţată de musoni, temperaturile ridicate (peste 45°C) şi umiditatea, lipsa mijloacelor radiotehnice din înzestrarea aeroporturilor din Afganistan, precum şi gradul sporit de risc existent în zonele Kabul şi Kandahar, în special în prima parte a misiunii. Din motive de securitate, zborurile s-au desfăşurat cu precădere pe timp de noapte, cu măsuri sporite de camuflare şi siguranţă, iar aterizările, decolările şi rulajul s-au executat fără folosirea sistemului de iluminare.

Locotenent CIPRIAN PĂTRAŞCU



"Cer Deschis" – *misiuni de mare importanţă*

Pentru militarii români care efectuează misiuni "Cer Deschis", luna noiembrie şi prima parte a acestei luni au fost perioade de foc continuu: în perioada 11–15 noiembrie – misiune româno-americană în Grecia; între 26–29 noiembrie – misiune română în Ungaria; între 2–5 decembrie – o altă acţiune a echipei noastre, în Germania.

Activitatea din Grecia s-a desfăşurat după încheierea unor experienţe româno-americane benefice ambelor părţi, care au avut loc în România şi apoi în Italia. Pe teritoriul vechii Elade s-au efectuat instruirea comună în aplicarea regimului de observare aeriană şi pregătirea în continuare a unor experţi "Cer Deschis" americani în utilizarea avionului de observare al României. La rândul lor, experţii români au căpătat noi deprinderi în întrebuinţarea aeronavei americane OS-135 (B-707, varianta militară). S-a executat câte un zbor de observare cu avionul românesc AN-30 şi unul cu aparatul american. Totodată, s-a efectuat un zbor de culegere de date necesare completării pregătirii noastre pentru certificarea internaţională. Scopurile au fost îndeplinite în totalitate. SUA şi Grecia au apreciat în mod deosebit precizia în planificare şi capacitatea de implementare a planului de misiune demonstrate de echipa româno-americană (11 români şi 3 americani), care a folosit avionul AN-30. Până acum, circa 5 experţi americani sunt în măsură să planifice şi să execute misiuni "Cer Deschis" cu avionul AN-30, iar 7 experţi români pot să utilizeze aeronava americană în efectuarea aceleiaşi misiuni (2 şefi de misiune şi 5 membri echipaj sau experţi foto din Statul Major al Forţelor Aeriene).

Fie că la conducerea misiunii s-au aflat **colonelul Marin Radu** sau **comandorul Liviu Grigorescu**, iar a aeronavei – **comandorul Neculai Mitu** ori **locotenent-comandorul Paul Ochiroşi**, zborurile din cele trei ţări au fost bine elaborate, realizate cu precizie şi în deplină securitate, fiind, totodată, aplicate unele proceduri noi, stabilite de Comisia Consultativă "Cer Deschis", de la Viena. Cât priveşte misiunea efectuată recent în Germania, de data aceasta, a fost rândul experţilor din ţara gazdă să-şi verifice nivelul de pregătire în utilizarea avionului de observare al României: s-au întreprins câte un zbor "Cer Deschis" cu aeronava noastră şi cea a Germaniei (un Brequet Atlantique).

O echipă de 9 inspectori români a executat un antrenament cu experţii germani în aplicarea Tratatului privind Forţele Armate Convenţionale în Europa (Tratatul CFE).

Precizăm că, şi prin aceste misiuni, România a fost apreciată pentru îndeplinirea corectă şi cu bună credinţă a obligaţiilor asumate ca stat parte la regimul "Cer Deschis".

Mai multe ţări au solicitat cooperarea cu România pe linia "Cer Deschis", iar ţara noastră, în funcţie de resursele disponibile, a realizat astfel de cooperări. S-a urmărit cu precădere eficienţa activităţilor respective, iar costurile au fost minime.

În prezent, cooperarea cu Germania, SUA, Ungaria şi Suedia include sprijinul acestor ţări în procesul de pregătire a certificării internaţionale a platformei noastre "Cer Deschis" (avionul AN-30 şi laboratorul foto).

Este o satisfacţie deosebită faptul că, atât înainte de a fi invitaţi în Alianţă, cât şi după primirea invitaţiei, ţări NATO ni se adresează cu propuneri de cooperare şi motivează alegerea prin aprecieri laudative la adresa echipei noastre "Cer Deschis". Ca un exemplu, iată, în rezumat, ce a transmis prin e-mail coordonatorul "Cer Deschis" al SUA Secţiei Controlul Armamentelor şi Verificare din ţara noastră: "Felicitări pentru recenta invitare a României de a intra în NATO! Ca ofiţer de carieră şi marinar, am fost foarte impresionat de priceperea şi profesionalismul tuturor românilor pe care i-am întâlnit şi cu care am lucrat. Rapoartele pe care le-am primit, referitoare la JTFs (zborurile de încercare combinate), deasupra Greciei şi Italiei, au confirmat gradul ridicat al echipelor dumneavoastră de instruire şi pregătire. Sunt încântat că am avut ocazia să lucrez cu dumneavoastră şi sper că acest fapt se va întâmpla şi pe viitor. Vă rog să acceptaţi o caldă urare de bun venit în NATO de la prietenii dumneavoastră, americanii de la <<Cer Deschis>>!"

PETRE BÂNĂ

Reporter la radiolocatoriști

LA UN PAS DE O ERĂ MODERNĂ

Trăim într-o perioadă în care tehnologia a cunoscut un progres extraordinar, calculatorul fiind managerul sau "creierul", depinde de modul în care îl definiți, al unui spectru foarte larg de activități. Pentru domeniul tehnic militar, la modul general, și radiolocație, în particular, este foarte important să se implementeze tehnologie performantă, întrucât asigurarea cu date de radiolocație în timp real este o cerință stringentă atât în cadrul operațiunilor militare, cât și pe timp de pace. Programele de înzestrare și modernizare pentru această armă au fost, sunt și vor fi extrem de utile și eficiente. Cât de repede au asimilat radiolocatoriștii lucrul cu tehnologia performantă, în ce măsură radarele analogice pot fi integrate în noile sisteme – sunt doar câteva din aspectele pe care am încercat să le aflăm, concret, dintr-o unitate de radiolocație dispusă în inima Bărăganului.

Provocări și exigențe

Drumul către Compania 32 Radiolocație ne-a oferit o confruntare cu vântul Bărăganului, specific acestui anotimp, și nicidecum cu arhicunoscuții ciulini. Prima impresie, o dată ajunși în unitate, a fost de... dezorientare. După numărul mare de clădiri, acum goale, am realizat foarte repede că aici, cândva, a fost o mare garnizoană.

Radiolocatoriștii ocupă doar una din aceste clădiri, poate și de aceea am simțit senzația de dezorientare.

Căpitanul Constantin Rătescu, comandantul companiei, deși detașat la un curs de învățare a limbilor străine, în București, s-a învoit o zi pentru a lua "pulsul" activităților și problemelor din unitate. Avea chipul destins, ceea ce ne-a determinat să credem că toate activitățile decurgeau normal, conform planificării. "Am încredere în colectivul pe care-l comand – ne-a mărturisit căpitanul Constantin Rătescu –, în faptul că duc la bun sfârșit și în timp util sarcinile stabilite, chiar dacă eu nu mă aflu în unitate o perioadă mai îndelungată de timp. Totuși, din rutină și pentru liniștea mea sufletească, vin la unitate ori de câte ori am ocazia. Probleme apar, chiar dacă sunt mai mari sau mai mici, mai ales într-o perioadă de tranziție, ca aceasta pe care o parcurgem. Important este că ultimele reglementări, privind structura noastră, au adus clarificări binevenite, noi urmând doar să ne îndeplinim misiunile specifice".

Pentru colectivul de cadre din această unitate, a cărui medie de vârstă de aproximativ 35 de ani îi situează într-o zonă a experienței profesionale acumulate bine definită, problemele generate de modificările structurale parcurse nu au reprezentat decât noi provocări, care au fost și sunt tratate cu cea mai mare seriozitate. Un fapt inedit: în noul stat de încadrare al unității, aproximativ 30 la sută din cadre sunt transmisioniști. Pentru ei lucrurile sunt un pic mai complexe, întrucât trebuie să se integreze într-un sistem nou, în care executarea serviciului de luptă – Poliția Aeriană, în bune condiții, reprezintă cerința primordială. De asemenea, ei au realizat că lucrul în echipă, într-o astfel de unitate, este esențial pentru a da eficiență maximă oricărei activități. Dând dovadă de multă abnegație, ei au parcurs rapid această etapă, ajungând în scurt timp să devină utili prin activitatea desfășurată.

Și fiindcă tot am vorbit de spiritul de echipă ce caracterizează oamenii din această unitate, un exemplu concludent, în acest sens, ni l-a oferit chiar comandantul companiei: "În <<colonia>> aflată în apropiere locuiesc o parte din cadrele unității, cu familiile. Atunci când la unul din radarele aflate în grafic apare o defecțiune majoră, ei vin în cel mai scurt timp în ajutorul colegilor aflați în tură, deși, se află în timpul lor liber".

Tehnologie modernă

În punctul de comandă, tura de serviciu era în grafic. Concentrarea operatorilor la planșetă, traiectele de zbor urmărite îndeaproape de șeful de tură, ritmicitatea transmiterii datelor, totul era în nota clasică a unui astfel de loc, când, atenția noastră a fost atrasă de ceva "atipic": șase calculatoare, afișând diverse informații de radiolocație, își așteptau <<cuminți>> utilizatorii, într-un colț al punctului de comandă.

Căpitanul Dănuț Apetrei, locțiitorul comandantului, ne-a oferit câteva date legate de "descoperirea" noastră: "Cele șase calculatoare fac parte din proiectul STASA (Sistemul de Transmitere și Afișare a Situației Aeriene). Sistemul a fost implementat în luna august, într-un interval de timp relativ scurt, de către firma MAGICA I.T. În compunerea sistemului mai intră două extractoare de date, care sunt montate pe radare. Beneficiind de sprijinul experților din cadrul firmei MAGICA I.T., în scurt timp ne-am familiarizat cu utilizarea și posibilitățile sistemului. Au urmat testarea și omologarea, etape în care s-au obținut imagini de radiolocație de la extractoare și s-a făcut schimbul de informații cu ASOC-ul. Sistemul și-a dovedit eficiența, având în vedere că datele de radiolocație sunt transmise în timp real. Așteptăm, cu nerăbdare, parcurgerea ultimei etape: operaționalizarea STASA!"

Și, cum într-un astfel de proiect nimic nu este lăsat la voia întâmplării, pentru cadrele militare au fost organizate cursuri de utilizare STASA în cadrul Școlii de Aplicație pentru Radiolocație. Salariații civili au făcut un curs de calculatoare în garnizoană.

"A fost mai greu la început – ne-a mărturisit **plutonierul-major Ionel Enache,** șef de tură –, până am învățat să utilizez STASA, dar acum totul este bine. Este un sistem modern, care va dezvolta activitatea noastră, îi va da acuratețe și, nu în ultimul rând, va micșora volumul de muncă".

Salariata civilă Paraschiva Baltag, operatoare spațiu aerian, lucrează în acest domeniu de unsprezece ani. Căștile strâns lipite de urechi, legăturile telefonice bune sau mai puțin bune, creta specială i-au intrat în rutina activităților din punctul de comandă, lucru valabil și pentru **Angelica Dedu,** colegă de tură, dar toate acestea vor deveni istorie în condițiile utilizării STASA.

Introducerea STASA marchează o etapă importantă pentru arma radiolocație, dovadă și faptul că cei care l-au utilizat doresc să fie operaționalizat cât mai repede.

În dispozitiv

Ne-am deplasat și în dispozitiv, acolo unde "ochii" vigilenți și nevăzuți ai radarelor scrutează cerul Bărăganului.

Locotenentul Aurelian Mihăilă, șef radar, este mândru de colectivul pe care-l conduce: "Sunt oameni deosebiți, experimentați

și, foarte important, pun suflet în tot ceea ce fac". Mărturie în acest sens stă și faptul că radarul pe care-l întrebuințează, deși are peste 26.000 de ore de funcționare, execută întotdeauna graficele la parametri nominali. Ca aproape toți ofițerii tineri, are și el probleme, cea mai importantă fiind cea a achiziționării unei locuințe proprietate personală, dar nu le amestecă niciodată cu problemele de serviciu. În dorința de a-și dezvolta cât mai mult pregătirea de specialitate, a urmat un curs de radare FPS și, firesc, pe cel de utilizator STASA.

Am ajuns și la un radar aflat în grafic. **Maistrul militar clasa I Gigi Bănică, operator major radar,** citea situația aeriană de pe un... monitor cu cristale lichide. Acuratețea și claritatea imaginii erau extraordinare! Trecând peste nota puțin cam discordantă dintre telefonul vechi, utilizat la transmiterea datelor, și monitorul ultramodern, am aflat de la operatorul de serviciu că reprezintă "o componentă a extractorului instalat pe acest radar. Prefer să-l utilizez întrucât imaginea de radiolocație este calitativ mai bună decât pe ecranul clasic și, astfel, mă și antrenez pentru momentul în care STASA va fi operațional".

În cabină, alături, la ecranul clasic se afla **caporalul (a) Marian Serafim.** Lucrează de nouă ani în această unitate, timp în care a fost cizmar, radiotelegrafist și, de aproximativ un an de zile, iată-l ajuns și la tub. "Este un domeniu extrem de interesant și sper să am un drum cât mai lung în arma radiolocație", ne-a mărturisit caporalul (a) Marian Serafim înainte de a ne retrage din cabină și a-i lăsa să-și continue graficul.

Am lăsat în urmă unitatea "mângâiată" de un soare rece, dar prietenos, ce dădea viață, parcă, gândurilor mele de încântare: am avut ocazia să văd că arma radiolocație este la un pas de o eră modernă, necesară. Rămâne ca acest pas să fie făcut cât mai curând!

Căpitan CRISTIAN PREDA

Dicţionar NATO

MIRAGE 2000

1.Tipul: avion de luptă.

2.Producţia: DASSAULT AVIATION (Franţa);

◆ **2000 B** – avion de antrenament, în dublă comandă. A efectuat primul zbor la 7 octombrie 1983.

◆**2000 BOB** (*Banc Optique Biplace*) – a efectuat primul zbor la 28 iunie 1989.

◆**2000 C** – avion de interceptare standard, în simplă comandă. A efectuat primul zbor la 20 noiembrie 1982.

◆**2000 D** – avion în simplă comandă. A efectuat primul zbor la 19 februarie 1991.

◆**2000 E** – avion de luptă multirol, destinat exclusiv exportului. Exemplare ale acestui model au fost exportate in India, Egipt si Peru.

◆**2000 ED** – avion de antrenament, corespondentul modelului Mirage 2000 E.

◆**2000 N** – avion de luptă în dublă comandă, destinat atacului la joasă altitudine. A efectuat primul zbor la 3 februarie 1983.

◆ **2000 R** – avion de recunoaştere, destinat exportului. Reprezintă varianta în simplă comandă a modelului ***Mirage 2000 E***, cu unele îmbunătăţiri la sistemul radar.

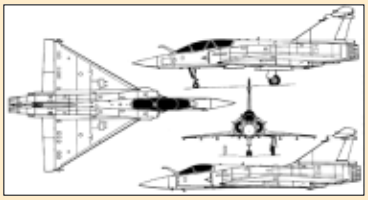
◆**2000 S** – versiunea pentru atac a modelului ***Mirage 2000 D***, destinată exportului.

◆ **2000-5** – avion de luptă multirol, ale cărui performanţe au fost îmbunătăţite prin modernizarea sistemului radar, a sistemului laser de ghidare a bombelor şi calculatorului de bord.

3.Clienţi din NATO: Franţa, Grecia.

Caracteristici tehnico-tactice

– Anvergura ..... 9,13 m;
– Lungimea ..... 14,36 – 14,55 m;
– Înălţimea ..... 5,15 – 5,20 m;
– Greutatea ..... 7.500 – 7.600 kg;
– Raza de acţiune ..... 1.852 km;
– Viteza maximă ..... Mach 2,2;
– Motorul ..... 98,1 kN.



1. **Tipul:** Elicopter multirol.
2. **Primul zbor:** 18 decembrie 1995.
3. **Producţia:** NH INDUSTRIES (Franţa).

◆ **NFH** (NATO Frigate Helicopter): versiune produsă pentru forţele navale, destinată în primul rând luptei antisubmarin, precum şi luptei împotriva ambarcaţiunilor de suprafaţă. Alte misiuni: căutare – salvare, transport şi susţinere în lupta antiaeriană.

◆ **TTH** (Tactical Transport Helicopter): model destinat forţelor terestre şi aeriene, executând operaţiuni aeriene de transport tactic şi misiuni de căutare-salvare. Poate transporta până la 20 de soldaţi înarmaţi sau până la 2 tone de provizii. Alte misiuni: suport tactic, supraveghere aeriană, antrenament, război electronic.

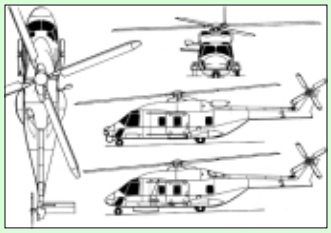
◆ **Aeronave prototip:** PT 1 (1995), PT 2 (1996), PT 3 (1997), PT 4 (1998), PT 5 (1998).

4. **Echipajul:**
NFH – 3 membri (pilot, copilot, operator de sistem);
TTH – 2 membri (pilot, copilot).

5. **Clienţi din NATO:** Franţa, Germania, Italia, Olanda.

Caracteristici tehnico-tactice

– Lungimea ..... 19,56 m;
– Înălţimea ..... 5,44 m;
– Diametrul elicei principale ..... 16,30 m;
– Greutatea ..... 5.400 kg;
– Încărcarea maximă ..... 2.000 kg;
– Raza de acţiune ..... 1.204 km;
– Viteza maximă ..... 290 km/h;
– Motoarele ..... 2 x 1.253 kW.



NH-90

1. **Tipul:** avion de antrenament, în dublă comandă.
2. **Primul zbor:** 7 mai 1984.
3. **Producţia:** PILATUS FLUGZEUG-WERKE AG (Elveţia).

◆ **PC-9:** varianta standard. Producţia de serie a început în toamna anului 1985.

◆ **PC–9/A:** versiunea australiană a modelului standard.

◆ **PC-9B:** model aflat în înzestrarea armatei germane, destinat tractării ţintelor de antrenament. Avionul are o capacitate mărită a rezervorului de combustibil.

◆ **PC-9 Mk II:** variantă a modelului PC-9, modificată pentru forţele aeriene/navale ale SUA. Este folosit în cadrul programului JPATS (Joint Primary Aircraft Training System). A efectuat primul zbor la 28 decembrie 1992.

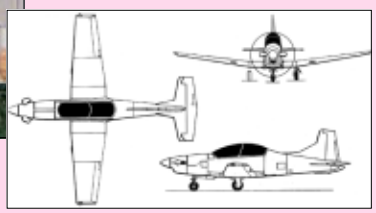
◆ **PC-9M:** versiune modernizată prin îmbunătăţirea performanţelor aerodinamice şi a aparaturii de bord. A devenit modelul standard al producţiei începând din 1997.

4. **Clienţi din NATO:** Germania, SUA.

PILATUS PC-9

Caracteristici tehnico-tactice

– Anvergura ..... 10,19 m;
– Lungimea ..... 10,175 m;
– Înălţimea ..... 3,26 m;
– Greutatea ..... 1.685 kg;
– Raza de acţiune ..... 1.642 km;
– Viteza maximă ..... 500 km/h;
– Motorul ..... 857 kW.



Dintr-o regretabilă eroare de tehnoredactare, în numărul 17 (50) al revistei noastre nu a apărut denumirea uneia dintre aeronavele prezentate în cadrul rubricii ŒDicţionar NATOŒ Este vorba despre avionul MiG-23 a cărui fotografie o prezentăm mai sus.

❒**Rafale**
❒**SU-22**
❒**SU-25**

Următoarea pagină a Dicţionarului NATO va fi dedicată aeronavelor:

Pagină realizată de locotenent CIPRIAN PĂTRAŞCU, M.T.R. VASILE RAŞOGA

La Şcoala de Aplicaţie pentru Artilerie şi Rachete Antiaeriene

ŞI INSTRUIREA SOLDATULUI E O ARTĂ!

– interviu cu locotenent-colonelul Marian Androne, comandantul Batalionului de Instrucţie al Şcolii de Aplicaţie pentru Artilerie şi Rachete Antiaeriene –

– Vă propun, domnule locotenent-colonel, ca la începutul discuţiei noastre să vă referiţi, pe scurt, la nivelul de pregătire al militarilor pe care îi primiţi pentru instruire, la calităţile lor, la eventualele neajunsuri.

– Sintetizând, pot spune că militarii care provin din mediul urban sunt, în general, absolvenţi ai liceului sau ai şcolii profesionale, iar cei din mediul rural nu urmează decât foarte rar mai mult de 8 clase. Bagajul scăzut de cunoştinţe generale al unora dintre militarii cu care lucrăm, dar şi amprenta anturajului specific mediilor din care aceştia provin asupra comportamentului lor îngreunează, pe de o parte, procesul de acumulare a noilor cunoştinţe, iar pe de altă parte, adaptarea la rigorile serviciului militar. Cu toate acestea, în Batalionul de Instrucţie nu au fost înregistrate până în prezent abateri grave şi nici nu au fost semnalate premise ale producerii acestora. Am avut, în schimb, câteva cazuri de recruţi dependenţi de droguri! Aceştia au fost, însă, îndepărtaţi din sistem încă din primele zile de la sosirea în unitate. Aş sublinia aici importanţa deosebită a perioadei de acomodare, a timpului care precede începerea propriu-zisă a instrucţiei. Această perioadă este destinată împărţirii pe subunităţi, echipării şi cazării recruţilor, dar şi obişnuirii acestora cu activităţile militare şi programul unităţii. Ei bine, aceste zile premergătoare instrucţiei sunt esenţiale în identificarea celor care nu se adaptează mediului militar. Semnalarea acestor cazuri intră în sarcina comandanţilor direcţi ai militarilor, iar la soluţionarea lor participă comanda Batalionului de Instrucţie, dar şi comandantul Şcolii de Aplicaţie pentru Artilerie şi Rachete Antiaeriene, psihologul şi cadrele medicale ale acestei instituţii. Un alt aspect deosebit de important pe care aş vrea să-l semnalez este legat de posibilităţile financiare reduse pe care le au familiile unora dintre soldaţii noştri. Am avut chiar situaţii în care părinţii ne-au trimis scrisori în care solicitau să nu le mai acordăm permisii copiilor lor, deoarece nu au banii necesari acoperirii cheltuielilor de transport. Bineînţeles că privarea militarilor de permisii ar avea un efect nedorit în plan motivaţional, soluţie demnă de a fi luată în considerare de către comandanţii acestora. Din păcate, singurul lucru pe care îl putem face pentru oamenii aceştia necăjiţi este să le oferim foi de drum pentru transportul pe calea ferată.

– Cum este organizat procesul de instruire a militarilor pe parcursul celor 4 luni de pregătire în cadrul Batalionului de Instrucţie, domnule locotenent-colonel?

– Instruirea centralizată a militarilor este structurată pe 3 module de pregătire, conform Concepţiei de instruire a soldaţilor şi gradaţilor în bazele de instrucţie. Modulul întâi, cu o durată de 3 săptămâni, vizează formarea iniţială a militarului prin însuşirea deprinderilor militare generale. Al doilea modul are o durată de 4 săptămâni şi urmăreşte formarea militarului ca luptător individual, acesta pregătindu-se pentru executarea misiunilor de luptă izolate sau cu grupa, învăţând să folosească armamentul individual şi să facă faţă efortului fizic şi psihic crescând. Cele 4, până la 8 săptămâni, alocate modulului trei, sunt consacrate formării militarului ca specialist, acesta fiind capabil, la sfârşitul perioadei respective, să îndeplinească o misiune de luptă specifică primei funcţii pe care va fi încadrat pe timpul instrucţiei subunităţilor. Pentru îndeplinirea acestor obiective, Batalionul de Instrucţie utilizează baza materială a Şcolii de Aplicaţie pentru Artilerie şi Rachete Antiaeriene, militarii noştri având acces atât la terenurile de instrucţie şi baza sportivă, cât şi la poziţia tehnică şi sălile de pregătire de specialitate. Militarii cu termen redus urmează aceleaşi etape de pregătire, însă la sfârşitul celor 4 luni de instrucţie sunt selectaţi cei mai buni dintre ei pentru a urma în continuare cursul de gradaţi, cu o durată de 3 săptămâni, urmând ca la finalizarea acestuia să se alăture colegilor lor, executând stagiul în unităţi operative.

– Care sunt, domnule locotenent-colonel, principalele coordonate ale evaluării acestui amplu proces de instruire?

– Eficienţa activităţilor care se desfăşoară în cadrul procesului de instruire este permanent verificată de controalele planificate atât la nivelul conducerii Şcolii de Aplicaţie pentru Artilerie şi Rachete Antiaeriene, cât şi la nivelul comenzii Batalionului de Instrucţie. De fiecare dată, constatările acestor comisii sunt materializate în măsuri practice de îmbunătăţire a activităţilor desfăşurate pentru instruirea soldaţilor. Personal, consider că cel mai obiectiv indicator al eficienţei activităţilor pe care le desfăşoară subordonaţii mei este nivelul de pregătire al soldatului. Până în prezent, comisiile de evaluare au acordat calificative foarte bune seriilor de militari care s-au pregătit în cadrul Batalionului de Instrucţie, lucru cu atât mai îmbucurător, cu cât din aceste comisii nu fac parte numai instructorii noştri şi ai Şcoli de Aplicaţie pentru Artilerie şi Rachete Antiaeriene, ci şi reprezentanţi ai Statului Major al Forţelor Aeriene şi ai unităţilor beneficiare. Cea mai mare satisfacţie profesională o reprezintă, însă, pentru mine, rezultatele obţinute de militarii noştri la tragerile de învăţământ, desfăşurate în poligonul Capu Midia. Nu e puţin lucru să vezi cum servanţii pe care i-ai instruit într-un timp atât de scurt lovesc ţinta cu primul proiectil... Militarii ştiu să tragă şi trag foarte bine, ca nişte adevăraţi artilerişti antiaerieni! Pentru mine, asta-i important; la urma urmei, pentru asta îi pregătim! Satisfacţia este cu atât mai mare cu cât aceste trageri nu erau prevăzute, iniţial, în concepţia de instruire. Consider că participarea militarilor la tragerile de învăţământ este benefică, oferind, în primul rând, o finalitate cât se poate de pragmatică procesului de instruire şi, nu în ultimul rând, oferind militarilor repartizaţi la unităţile operative, care nu participă la trageri de luptă în anul respectiv, şansa de a rămâne cu experienţa tragerilor de învăţământ.

– Domnule locotenent-colonel, care sunt premisele succesului în activitatea de instruire a militarilor în termen din perspectiva experienţei acumulate până în prezent la conducerea Batalionului de Instrucţie?

– Consider calitatea instructorilor ca fiind factorul decisiv în atingerea performanţei în domeniul instruirii militarilor. Însă, înainte de a vorbi de calitatea acestor oameni, este firesc să vorbim de existenţa lor. Căci, nici până la ora actuală, nu am reuşit să încadrăm funcţiile de instructori de specialitate şi pregătire militară generală, condiţiile impuse pentru ocuparea acestora fiind foarte stricte: instructorii trebuie să fie subofiţeri specialişti şi să aibă gradul specificat în statul de încadrare. Deocamdată, responsabilitatea instruirii soldaţilor revine exclusiv comandanţilor de baterii şi plutoane. Din păcate, chiar şi la acest nivel există probleme de încadrare, o bună parte dintre funcţiile de comandanţi de plutoane fiind ocupate temporar de gradaţi care urmează cursul de formare subofiţeri, pe filieră indirectă, soluţie provizorie care are, însă, un mare dezavantaj: acela că eficienţa activităţilor desfăşurate în cadrul procesului de instruire a soldaţilor nu poate fi evaluată în timp. Şi totuşi, chiar în aceste condiţii, aşa cum spuneam mai devreme, rezultatele obţinute în instruirea militarilor în termen sunt foarte bune. Cred că succesele obţinute până în prezent se datorează în bună măsură preocupării instructorilor pentru dezvoltarea motivaţiei militarilor şi atracţiei pe care aceştia din urmă o manifestă faţă de tehnica de luptă pentru a cărei exploatare se instruiesc. De asemenea, consider că preocuparea noastră pentru îmbunătăţirea permanentă a condiţiilor de cazare, echipare şi hrănire a militarilor se constituie într-un puternic factor motivaţional pentru aceştia din urmă. Adevărata instrucţie se execută cu militari bine îmbrăcaţi, bine hrăniţi şi odihniţi!

– Vă mulţumesc, domnule locotenent-colonel.

Interviu realizat de
locotenent CIPRIAN PĂTRAŞCU

Sfaturi pentru şoferi

Măsuri necesare în conducerea autovehiculelor pe timp de iarnă

Iarna a intrat pe deplin în drepturi. Şi, o dată cu venirea ei, încep problemele participanţilor la traficul rutier. Aceste probleme pot fi diminuate sau eliminate dacă ţinem seama de o serie de factori ce ne ajută să desfăşurăm activitatea de circulaţie rutieră în condiţii bune.

Astfel, înainte de a porni la drum, nu uitaţi să pregătiţi autoturismul pentru deplasarea în condiţii de trafic grele. Pregătirea constă în:

■ introducerea lichidului antigel în instalaţia de răcire a motorului; ■ introducerea lichidului special în instalaţia de spălare a parbrizului; ■ verificarea funcţionării instalaţiei de dezaburire; ■ verificarea oglinzilor laterale şi reglarea lor; ■ verificarea nivelului uleiului, al lichidului de frână şi al electrolitului din bateria de acumulatori; ■ montarea lanţurilor antiderapante dacă plecaţi în zone înzăpezite; ■ punerea unei lopeţi pentru zăpadă în portbagaj şi, eventual, a unei lădiţe cu nisip.

Pe traseu, se vor avea în vedere următoarele reguli: ■ adaptarea vitezei la condiţiile de drum; ■ folosirea frânei de motor pe porţiunile de drum înzăpezite, cu polei sau umede; ■ păstrarea unei distanţe mai mari faţă de autovehiculele care circulă în faţă, pentru a vă asigura un spaţiu de frânare suficient şi sigur; ■ efectuarea depăşirii numai în locurile cu vizibilitate maximă şi numai dacă nu trebuie mărită viteza pentru executarea acestei manevre; ■ în situaţia intrării în derapaj nu se frânează şi nu se accelerează; se va folosi exclusiv frâna de motor, concomitent cu virajul în sensul în care a derapat maşina; ■ circulaţia cu atenţie pe poduri şi sub poduri, unde se formează mai repede polei; ■ se pleacă la drum pe timpul zilei, evitând circulaţia noaptea sau în zorii zilei; ■ informarea asupra stării drumului şi a vremii pe traseul ce urmează a fi parcurs; ■ avertizarea celorlalţi participanţi la trafic asupra poleiului sau a altor pericole existente pe traseu; ■ acordarea sprijinului celorlalţi participanţi la trafic pentru degajarea părţii carosabile şi informarea primului agent de circulaţie întâlnit despre producerea accidentelor de circulaţie (dacă e cazul); ■ folosirea farurilor de ceaţă şi a fazei de întâlnire când vizibilitatea este redusă sub 50 metri.

O dată respectate aceste reguli, riscul producerii accidentelor se diminuează, dar nu uitaţi că pe drum nu sunteţi singuri şi, de aceea, trebuie să fiţi atenţi la manevrele executate de ceilalţi conducători auto din trafic pentru a preîntâmpina eventualele coliziuni sau accidente.

Elementele conduitei preventive în trafic vă vor feri, cu siguranţă, de neplăceri şi vă vor ajuta să ajungeţi cu bine la destinaţie.

Locotenent-colonel ing. ION GURGU

OGLINDA RETROVIZOARE

■ ATENŢIE LA COPII! Este, fără îndoială, nefiresc să vorbeşti de noroc atunci când faci referire la accidentele rutiere. Totuşi, înclin să cred că locotenent-colonelul Marin Muşat a avut un dram de noroc atunci când, aflându-se la volanul maşinii proprietate personală, în localitatea Ploieşti, a acroşat şi avariat uşor patru autoturisme, încercând şi reuşind să evite accidentarea unui copil "apărut" pe neaşteptate în faţa maşinii. Din fericire, copilul a scăpat doar cu o sperietură grozavă. Cu totul altfel au stat însă lucrurile în cazul căpitanului Florentin Negrescu, care, îndreptându-se cu autoturismul proprietate personală spre o staţiune din Munţii Apuseni, locul în care planificase să-şi petreacă concediul de odihnă, nu a putut evita accidentarea minorului Vlăduţ Ciripel, care a ţâşnit pe şosea din spatele unei maşini parcate în afara părţii carosabile. Din păcate, în acest caz soarta s-a dovedit a fi crudă până la capăt: deşi a fost transportat de urgenţă la spital, copilul nu a mai putut fi salvat. Aşadar, multă atenţie la copii!

■ ATENŢIE LA ŞOFERI! Uneori, ceilalţi şoferi participanţi la trafic se dovedesc a fi redutabile surse de evenimente rutiere, acţionând imprevizibil în postura de conducători auto. Caporalul Ioan Drăghiţă, şofer, şi plutonierul-major Vasile Paşca, şef de maşină, au avut neşansa de a fi implicaţi într-un accident provocat de un astfel de "profesionist al volanului". Cei doi se întorceau dintr-o misiune la bordul autocamionului A-22721. Deodată, şoferul unui autoturism Opel Astra, venind din sens opus, s-a angajat imprudent în depăşirea unui autocamion, trecând pe contrasens. Din păcate, distanţa fiind foarte scurtă, impactul nu a putut fi evitat de conducătorul autocamionului militar.

A LUPTAT PENTRU MAREA UNIRE

Domnul **general de flotilă aeriană (r) ing. Neculai Octav Cernescu** are 95 de ani împliniţi şi o biografie impresionantă. Fiind mai bine dezvoltat decât ceilalţi copii de vârsta lui, când ţara era în mare primejdie, în 1918, la 11 ani, s-a înscris voluntar la cercetaşi şi a servit unităţile de luptă aflate în triunghiul de foc din Moldova. Mai ales după ce tatăl său căzuse sub Drapelul de luptă al Regimentului 56 Infanterie, fapt pentru care i-a fost încrustat numele pe Mausoleul de la Mărăşeşti. S-a sacrificat pentru ţară sub ordinele legendarului general erou Eremia Grigorescu. Fiul, neprecupeţindu-şi viaţa, la o vârstă atât de fragedă, i-a continuat pilda de curaj în tranşee. L-a decorat cu "Virtutea Militară" însuşi regele întregitor, Ferdinand I. A vrut apoi să însoţească trupele române în Ungaria, împotriva bandelor lui Bella Kuhn, dar mai marii unităţii, ştiind ce vârstă are, l-au ferit din calea gloanţelor.

Cu o luciditate impresionantă, generalul povesteşte, cu lux de amănunte, cum a fost în zilele Marii Uniri. Memoria lui este istoria unui veac. În 1927, a absolvit Liceul Militar de la Iaşi. Apoi a plecat în Germania, unde a făcut Şcoala militară de ofiţeri de aviaţie şi, ulterior, Academia Militară, tot în Germania. Întors în ţară, a intrat în Serviciul Secret al vestitului Mihail Moruzov, fiindu-i, o vreme, locţiitor. Aptitudinile dobândite încă din adolescenţă, când a fost cercetaş, s-au confirmat din plin în timpul cât a fost comandant de unitate specială de informaţii.

A luptat apoi, tot războiul, în acţiuni de comando. La sol şi în aer, pe Messerschmitt 3 şi cu Henkel 111 a efectuat numeroase misiuni de bombardament asupra dispozitivelor de trupe, depozitelor de muniţie, nodurilor feroviare, staţiilor de cale ferată, podurilor în cadrul unei escadrile speciale de atac şi distrugere. Numai în Rusia, cu echipajul din care a făcut parte, a scos din funcţiune 19 staţii de cale ferată, a pulverizat, pur şi simplu, multe depozite de muniţie. Aceeaşi activitate a continuat-o şi în Vest, ajungând aproape de Praga. Pentru faptele sale, a fost distins cu înalte ordine şi medalii de război. Şi, totuşi, mareşalul Rodion Malinovski, şi nu şeful lui direct, l-a propus pentru a deveni cavaler al Ordinului "Mihai Viteazul"! Ne aflăm, aşadar, în faţa unui om deosebit, decan de vârstă al generalilor aviatori, o adevărată istorie vie – cum îl numea colonelul Dorin Humiţă, de la Asociaţia Naţională a Veteranilor de Război –, general pe care îl vom mai aduce în paginile revistei.

A.R.P.I.A. – *UN BILANŢ MULŢUMITOR*

Filiala Bucureşti a Asociaţiei Române pentru Propaganda şi Istoria Aeronauticii a făcut bilanţul activităţilor pe acest an. În raportul prezentat de preşedinte, generalul de flotilă aeriană (r) Constantin Mereu, s-a arătat, între altele, că s-au organizat de către filială, sau în colaborare, acţiuni notabile de cinstire a unor iluştri zburători şi inventatori cum au fost, de pildă, cele de omagiere a lui Traian Vuia, la 130 de ani de la naştere, Aurel Vlaicu, 120 de ani, Radu Manicatide, 90 de ani, Victor Şoima, 90 de ani. Activităţi similare au avut loc şi cu ocazia aniversării unor instituţii sau întreprinderi aeronautice prestigioase: Şcoala militară de ofiţeri de aviaţie, Societatea LARES, IAR Braşov, A.R.P.A. ş.a.

În bune condiţiuni s-a desfăşurat şi activitatea editorială, în acest an văzând lumina tiparului câteva volume bine primite de cititori, între care "Aerodrom şi cer", semnat de Ioan Chereches.

A fost semnalat un neajuns care în viitor va afecta serios asociaţia: faptul că din aceasta fac parte, în cea mai mare măsură, pensionari. Cadrele active din aviaţia de toate genurile, militară şi civilă, lipsesc cu desăvârşire, nemaivorbind de studenţi şi elevi ai instituţiilor de profil. Măsurile întreprinse în acest sens la Academia şi liceul de Aviaţie, la facultăţile de aeronave din Institutul Politehnic şi Academia Tehnică Militară au fost timide, n-au avut încă efecte. Un sprijin direct în acest sens se aşteaptă din partea conducerii acestor instituţii.

Dintre activităţile ce vor fi marcate anul viitor, am reţinut acţiunile ce vor avea ca subiect împlinirea a 75 de ani de la zborul cu proteze, pentru prima dată în lume, efectuat de Gheorghe Bănciulescu, 85 de ani de la prima misiune diplomatică efectuată cu avionul de la Iaşi la Blaj, 45 de ani de la primul zbor pe un supersonic, al comandorului (r) Nicolae Borzea ş.a.

DIALOG CU CITITORII

Comandor (r) MIHAI BĂLILESCU: În Dicţionarul Enciclopedic al Aeronauticii, veţi fi inclus, cu siguranţă, şi dumneavoastră. Chiar dacă aţi făcut parte, în ultima perioadă a activităţii, din Flotila Ministerului de Interne. Comandorul (r) Vasile Iurascu nu v-a uitat, după cum nu a omis pe nici unul din elicopteriştii de seamă cu care a zburat şi cărora le-a fost comandant, la Alexeni, în primul regiment de acest gen din Aviaţia Militară a României, înfiinţat în 1965.

Locotenent-colonel (r) NICOLAE STRĂCHINESCU şi **VASILE MIHĂILESCU:** Puteţi intra în posesia publicaţiei noastre, abonându-vă la revista "**CER SENIN**". Preţul unui exemplar este de 5.000 lei. Un abonament pe trei luni costă 30.000 lei, pe şase luni 60.000 lei, iar pe un an 120.000 lei. Suma va fi depusă în contul 50035084673, deschis la Direcţia de Trezorerie şi Contabilitate Publică a Municipiului Bucureşti, beneficiar U.M. 01835. Ulterior, chitanţa va fi expediată pe adresa redacţiei. Revista va apărea în cursul anului 2003 de două ori pe lună. Întrucât nu mai sunteţi încadraţi în armată şi nici nu există o unitate sau o instituţie a Forţelor Aeriene în apropierea domiciliului dumneavoastră, ne vom ocupa personal ca publicaţia să vă parvină la timp.

MONICA MOSCALU: Sunteţi supărată că, uneori, prevederile meteorologice nu se adeveresc şi vă interesează dacă serviciul care se ocupă cu o asemenea activitate în aviaţia militară şi civilă se poate implica, având în vedere "seriozitatea şi pregătirea de excepţie ale specialiştilor săi într-o prognoză a vremii pentru toată ţara sau măcar pe zone". Stimată doamnă, şi meteorologii noştri, la rându-le, pe lângă interpretările proprii, folosesc date furnizate de Institutul Naţional de Meteorologie şi Hidrologie. Oriunde în această lume timpul este... probabil. Numai Dumnezeu ştie, cu exactitate, cum va fi vremea într-o zi sau alta. Să recunoaştem, totuşi, că dotările din ultimele decenii – în care includem şi sateliţii, care, în afara altor "sarcini", le au şi pe cele de a da informaţii despre mişcările din atmosferă – au sporit considerabil gradul de precizie al prognozei meteo.

General de brigadă (r) NICOLAE EPURAN: Sunteţi un autentic cronicar al vieţii de pe aerodromurile aviaţiei noastre militare, în special al celui de la Craiova, unde aţi fost, la tinereţe, şeful transmisiunilor. Ne-a plăcut "avansarea" la excepţional pe care i-aţi ticluito, prin acea notă telefonică falsă, politrucului unităţii, carierist notoriu. L-aţi făcut pe om să cinstească o mulţime de oameni toată noaptea. Bună farsă. Ale tinereţii valuri... Aşteptăm de la dumneavoastră şi alte colaborări.

ELENA STANCU: Într-adevăr, la sediul Primăriei sectorului 3 a fost organizată o întâlnire cu 62 de veterani, invalizi şi văduve de război cu vârste cuprinse între 90 şi 101 ani, în care edilul şef le-a înmânat diplome de excelenţă şi câte un milion de lei. Nu au participat veterani de peste 90 de ani din Forţele Aeriene, astfel am fi scris despre ei, şi nu au fost de faţă pentru că ai noştri sunt mai tineri. Nu vor să îmbătrânească.

Salariat civil PETRICĂ SPĂTARU: În baza Ordonanţei Guvernului nr. 7/1998, aprobată prin Legea nr. 37/2001, salariaţii civili disponibilizaţi prin desfiinţarea funcţiilor beneficiază de plăţi compensatorii dacă, în termen de o lună de la disponibilizare, nu au fost încadraţi în alte unităţi sau structuri ale Ministerului Apărării Naţionale. Suma totală a plăţilor se calculează, în funcţie de vechimea în serviciu, astfel: 12 salarii nete pe economie, pentru o vechime în serviciu mai mică de 7 ani; 15 salarii – pentru o vechime între 7 şi 15 ani; 20 de salarii – pentru o vechime în serviciu mai mare de 15 ani. Totodată, salariaţii civili disponibilizaţi beneficiază de ajutor de şomaj – stabilit în condiţiile prevăzute de Legea nr. 76/2002. Dintre aceste condiţii, cea mai importantă este ca salariatul civil care solicită ajutor de şomaj să nu îndeplinească condiţiile legale de pensionare pentru limită de vârstă sau să nu fi solicitat pensie anticipată.

În altă ordine de idei, vă aşteptăm cu... producţiile gazetăreşti promise, cărora le vom acorda spaţiul corespunzător, în măsura în care acestea se potrivesc profilului nostru

DIALOG CU CITITORII DIALOG CU CITITORII

INFRASTRUCTURĂ MODERNIZATĂ

Timp de şapte luni, la Baza Aeriană Câmpia Turzii s-au desfăşurat activităţi genistice complexe, ce au avut ca scop modernizarea infrastructurii aerodromului. S-au executat, printre altele, platforme pentru elicoptere şi avioane de transport, un drum de legătură, "bretele" interioare. La capitolul detalii tehnice, am reţinut că suprafaţa lucrării a fost de 16.700 metri pătraţi, au fost excavaţi 12.000 metri cubi de pământ, iar de pe Arieş au fost aduşi 12.000 metri cubi de balast şi s-au turnat 3.000 metri cubi de beton.

Forţele şi mijloacele implicate în derularea acestor activităţi au făcut parte din Regimentul 70 Geniu şi Compania 297 Geniu.

Generalul-locotenent Constantin Gheorghe, şeful Statului Major al Forţelor Aeriene, prezent la recepţia lucrării, a evidenţiat eforturile genieştilor pentru ducerea la bun sfârşit a acestei lucrări, calitatea execuţiei, modul profesionist în care s-a lucrat.

Colonelul Titi Muzaş, coordonatorul acestei activităţi, ne-a mărturisit că "executarea lucrării a reprezentat o experienţă profesională foarte bună. Felicit unităţile de geniu implicate pentru efortul depus! Ştiu că au lucrat şapte zile din şapte şi deseori în condiţii meteo grele. Nu s-a mai executat de mult timp o lucrare genistică de o asemenea amploare, ceea ce mă determină să o apreciez ca pe un examen care a fost trecut cu brio de cei implicaţi". **(C.P.)**

CEL MAI CEL...

Numele: ALEXANDRESCU. Prenumele: ŞTEFAN. Gradul: căpitan-comandor în retragere. Fost pilot comandant la Detaşamentul AN-24 timp de 10 ani. I se spune simplu: "nea Fane". Aşa i-au zis şi îi zic toţi. Este un om care te cucereşte din prima clipă. Prin sinceritatea şi bonomia lui, devenite proverbiale. În martie 2002 a împlinit 68 de ani. Dar este încă verde. Cu albastru a cochetat la vârsta de 18 ani, când, la Câmpina-Muscel, "a îndrăznit – zice el – să se desprindă de TERRA cu planorul ICAR, nume simbolic, de legendă, fără motor, fără aparatură de bord, plutind pe lângă păsări, din instinct". Din instinct, auziţi? Asta sună fenomenal. Adică s-a născut pilot, dar şi poet, ca tot românul. Nu fără temei i s-a spus că este un mare patriot. Şi o să vedeţi de ce.

Ultimul zbor l-a făcut pe 9 octombrie 1984, cu o cursă TAROM Băneasa – Sibiu – Băneasa. A aterizat seara, în aplauzele tuturor celor de pe aeroport, ale ziariştilor veniţi să-l sărbătorească. Ieşea la pensie. Chiar atunci. După 32 de ani de zbor. A coborât din aeronavă, nu s-a uitat la nimeni, ci numai la el, la avion, l-a sărutat cu lacrimi şi abia după aceea s-a îndreptat spre asistenţă, plutind, de parcă era filmat cu încetinitorul. Cei 32 de ani de zbor i-a împărţit frăţeşte: 16 la vânătoare, 16 la transport. Total: 11.600 ore. A transportat peste jumătate de milion de pasageri. "Cu dragoste, cum iarăşi zice. Fiindcă dacă dragoste nu e, nimic nu e". Vorba apostolului Pavel. A fost pilot clasa 1, instructor de zbor, recepţie, control. A avut şi o aterizare forţată cu MiG-ul 15. A pilotat şi MiG-17 F. Dar "nea Fane" a rămas şi va rămâne în istoria aviaţiei ca fiind, multă vreme, dacă nu a rămas şi până azi, singurul pilot care, de la decolare, până la aterizare, cât dura cursa deci, în timp ce pilota, le vorbea pasagerilor despre geografia şi istoria locurilor survolate, ţinea, în amfiteatrul cerului, adevărate prelegeri. Tot ce ştia el despre acele localităţi, despre marii oameni născuţi acolo le relata pasagerilor. Le recita din creaţiile poeţilor care au trăit pe acele meleaguri, reproducea performanţele oamenilor de ştiinţă, ale politicienilor, sportivilor proveniţi din zona respectivă.

Era mare "smecher" nea Fane. Ştiind pe cine are la bord, le trimitea caietele cu adnotări, să-şi transcrie părerile. Şi erau super. De pildă: "Dacă Icar a fost şi poet, nu numai zburător, comandorul Ştefan Alexandrescu este cu adevărat discipolul lui. O adevărată enciclopedie înaripată, care, din slăvi, ne grăieşte în dulcele cuvânt românesc despre frumuseţile patriei. De fiecare dată cu el, un zbor de neuitat, la înălţimea sufletelor noastre". Semnat Ioan Grigorescu, scriitor, fost ambasador, mare realizator T.V. Multe dintre somităţile cu care a zburat, înainte de a-şi procura bilet de avion, se interesau dacă vor zbura cu "nea Fane". Dacă nu, îşi amânau plecarea. Le intrase în suflet. Le dădea curaj, le insufla siguranţă, linişte. Unii nu s-au sfiit să recunoască aceste motive, esenţiale. Paradele oratorice ale comandantului aeronavei le diminuau temerile de zbor.

Dar iată ce nota primul pilot militar român care a zburat în simplă comandă avionul cu reacţie, Aurel Răican, devenit general şi şef al Departamentului Aviaţiei Civile: "Tineretul are ce învăţa de la nea Fănică: devotament, seriozitate, abnegaţie, iubire de patrie şi apostolat în meserie".

Cunoscutul şi regretatul om de televiziune Alexandru Stark a condensat în câteva cuvinte totul despre Alexandrescu: "Celui mai mare povestitor printre piloţi şi celui mai mare pilot printre povestitori, un călduros mulţumesc din inimă pentru arta sa de a înţelege călătoria ca o fermecătoare trecere a timpului şi spaţiului".

Este bucuros şi mândru "nea Fane" când recitеşte jurnalele. Între multe prestigioase dedicaţii, una, din 1983, îi readuce în memorie clipele când l-a avut la bord pe nimeni altul decât pe actualul şef al statului, domnul Ion Iliescu: "Cald omagiu, mulţumiri şi urări de bine comandantului Alexandrescu şi echipajului său, cu care am efectuat o călătorie aeriană agreabilă de la Sibiu la Bucureşti".

Păcat că spaţiul nu ne îngăduie să reproducem cât mai multe din asemenea dedicaţii. Iată alta, a lui Adrian Dohotaru, extrasă dintr-un noian de superlative şi metafore: "Când zbor cu Ştefan Alexandrescu, mă simt în siguranţă, mă simt bine, sunt bucuros şi degajat. Cineva îmi vorbeşte ca şi cum m-ar cunoaşte, ca şi cum mi-ar fi prieten... Pilotul comandant ne <<tulbură>> sufletele cu poezie. Nu suntem cosmonauţi, dar senzaţia e că plutim, prin intermediul poeziei, în imponderabilitate".

Au mai scris despre el, între mulţi pasageri, în cuvinte unele mai frumoase decât altele, Prea Fericitul Părinte Patriarh Teoctist, academicianul Ştefan Pascu, scriitorii Ion Lăncrănjan, George Băläiţă, Traian Iancu, renumitul pianist Dan Grigore, numeroşi sportivi, în frunte cu Nadia Comăneci, Ion Alexandrescu, Cornel Dinu, artişti ca Radu Beligan, Ion Lucian, Emanoil Petruţ, Silviu Stănculescu, Stela Popescu, Alexandru Arşinel, Mircea Albulescu, Dan Spătaru, Angela Moldovan, Florin Piersic, Dem Rădulescu, Tamara Buciuceanu, generalii medici Traian Oancea, Iuliu Şuteu, fostul demnitar Ştefan Andrei, alte personalităţi române şi străine. Spre încântarea lui, ca şi a celor doi copii ai săi, de asemenea aviatori, Jan Vinicius şi Traian Ovidiu.

La mulţi ani, nea Fane!

Pagină realizată de PETRE BÂNĂ

Calendar "CER SENIN" 2003

IANUARIE						FEBRUARIE						MARTIE					
L		6	13	20	27	L	3	10	17	24		L	3	10	17	24	31
M		7	14	21	28	M	4	11	18	25		M	4	11	18	25	
M	1	8	15	22	29	M	5	12	19	26		M	5	12	19	26	
J	2	9	16	23	30	J	6	13	20	27		J	6	13	20	27	
V	3	10	17	24	31	V	7	14	21	28		V	7	14	21	28	
S	4	11	18	25		S	1	8	15	22		S	1	8	15	22	29
D	5	12	19	26		D	2	9	16	23		D	2	9	16	23	30

APRILIE						MAI						IUNIE					
L		7	14	21	28	L	5	12	19	26		L	2	9	16	23	30
M	1	8	15	22	29	M	6	13	20	27		M	3	10	17	24	
M	2	9	16	23	30	M	7	14	21	28		M	4	11	18	25	
J	3	10	17	24		J	1	8	15	22	29	J	5	12	19	26	
V	4	11	18	25		V	2	9	16	23	30	V	6	13	20	27	
S	5	12	19	26		S	3	10	17	24	31	S	7	14	21	28	
D	6	13	20	27		D	4	11	18	25		D	1	8	15	22	29

IULIE						AUGUST						SEPTEMBRIE					
L		7	14	21	28	L	4	11	18	25		L	1	8	15	22	29
M	1	8	15	22	29	M	5	12	19	26		M	2	9	16	23	30
M	2	9	16	23	30	M	6	13	20	27		M	3	10	17	24	
J	3	10	17	24	31	J	7	14	21	28		J	4	11	18	25	
V	4	11	18	25		V	1	8	15	22	29	V	5	12	19	26	
S	5	12	19	26		S	2	9	16	23	30	S	6	13	20	27	
D	6	13	20	27		D	3	10	17	24	31	D	7	14	21	28	

OCTOMBRIE						NOIEMBRIE						DECEMBRIE					
L		6	13	20	27	L	3	10	17	24		L	1	8	15	22	29
M		7	14	21	28	M	4	11	18	25		M	2	9	16	23	30
M	1	8	15	22	29	M	5	12	19	26		M	3	10	17	24	31
J	2	9	16	23	30	J	6	13	20	27		J	4	11	18	25	
V	3	10	17	24	31	V	7	14	21	28		V	5	12	19	26	
S	4	11	18	25		S	1	8	15	22	29	S	6	13	20	27	
D	5	12	19	26		D	2	9	16	23	30	D	7	14	21	28	

LA MULT,I ANI!

S. C. Magica International Trade S.R.L.

Cu noi MIT-ul devine REALITATE!

LABORATORUL DE CERCETARE ŞI PRODUCŢIE SOFTWARE

Str. Aleea Callatis nr. 7, Sector 6, Bucureşti; Tel/Fax: 777.45.04, 408.60.25, 0722.402. 462

Ne puteţi vizita pe www. magica.ro

e-mail: info@magica.ro

Redacţia "CER SENIN"
Şoseaua Bucureşti-Ploieşti, km 10,5, sector 1, Bucureşti
Telefon/Fax: 021/231. 53. 82
E-m@il: cersenin@roaf.ro
B 222.02; C 1011.00

REDACTOR -ŞEF:
comandor DUMITRU AMARIEI;

SECRETAR GENERAL DE REDACŢIE:
căpitan CRISTIAN PREDA;
REDACTOR DE RUBRICĂ:
locotenent CIPRIAN PĂTRAŞCU;

REDACTORI PRINCIPALI:
PETRE BĂNĂ,
NICOLAE RADU;
PROCESARE TEXTE:
LEANA TUDORAN;
CORECTURĂ:
ANDREIA LUNGU;

TEHNOREDACTARE:
LUCIAN TEODORESCU,
IONEL IONIŢĂ;
FOTOREPORTER:
ADRIAN SULTĂNOIU;
ADMINISTRATOR:
sergent-major ANGELICA CIOBÎCĂ

TIP~RIT LA C.C.A. INTACT S.A.